

### النقل النهري للغلال فى مصر فى العصر البطلمى

كان جمع القمح وغيره من الحبوب الغذائية من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية فى مصر فى العصر البطلمى. حيث تنقل الغلال على ظهر الدواب إلى مخازن القرية ، ومنها إلى أقرب الموانئ النهرية<sup>(١)</sup>. ثم ترسل إلى الإسكندرية فوراً<sup>(٢)</sup> ، وتوضع فى المخازن الملكية (θησαυροί) أو (ἐργαστηρία)<sup>(٣)</sup> ويبدو أن كلمة (ἐργαστηρία) كانت قاصرة على وثائق العصر البطلمى.

ومن خلال الوثائق الموجودة فى مجموعة أرشيف بودليان Bodleian<sup>(٤)</sup> والتي ترجع إلى العام ١٨ من حكم الإمبراطور بطلميوس السادس فيلوميتور (١٦٤ - ١٦٣ ق.م.) والسنة السابعة من حكم الإمبراطور بطلميوس يورجيتيس. والوثائق الموجودة فى مجموعة بردى إراسم Erasm<sup>(٥)</sup> والتي ترجع إلى حكم الإمبراطور بطلميوس السادس فيلوميتور والملكة كليوباترا الثانية (١٨٠ - ١٤٥ ق.م.) والوثائق الموجودة فى مجموعة ماكواري Macquarie<sup>(٦)</sup> والتي ترجع إلى حكم الإمبراطور بطلميوس الرابع فيلوباتور (٢٠٩ - ٢٠٨ ق.م.) هذا بالإضافة إلى

(1) Taubenschlag R., The law of Greco-Roman Egypt in the light of Papyri 332 B. C., 640 A. D., Warsaw 1955, PP. 680-81.

- Bagnall R. S., Egypt in late Antiquity, Princeton, 1993, PP. 34 ff.

(2) P. Tebt. 703 II. 70-87, 704 II. 15-25.

- Bastianini G., "La Corrente del Nilo", *Tych. I.*, 1986, PP. 5 ff, bes. 10.

(3) Calderini A. S. D., Dizionario dei Nomi Geografici e Topografici dell' , Egitto Greco-Romano III, Milano 1983, PP. 392 f.

وعن موضوع المخازن انظر :

-----, θησαυροί, Ricerche Di topografica e di storia della Publica amministrazione nell' Egitto Greco- Romano, Mailand 1924.

(4) Reekmans T., & Van E. D., "A Bodleian Archive On Corn Transport", *Ch. de. Eg.* 53, 1952, PP. 160 ff.

(5) Sijpesteijn P. J., Papyri in the Collection of the Erasmus Univerity, Bruxelles, 1986.

(6) Cook R. R. E., "An Archive of Ptolemaic shipping Documents in the Macquarie collection, *Congress of Papyri*, Copenhagen, 1992, PP. 223 ff.

المجموعات البردية الأخرى<sup>(١)</sup> ، نلاحظ أن معظم الوثائق البطلمية التي وصلت إلينا ترجع إلى القرن الثاني ق. م.

#### ملكية المركب:

كانت مراكب الملك تستخدم في نقل الغلال إلى الإسكندرية.<sup>(٢)</sup> وقد لعبت الملكات دوراً كبيراً في النظام الإقتصادي المصري. مثل الملكة أرسينوى الثانية زوجة الإمبراطور بطليموس فيلادلفيوس ، والملكة برنيقي الثانية زوجة الإمبراطور بطليموس يورجيتيس ، والملكة كليوباترا الثانية.<sup>(٣)</sup> ويظهر ذلك بوضوح في الوثائق البردية.

وكان يسمح للبحار أن يستأجر مركب الملكة<sup>(٤)</sup> لنقل الغلال الخاصة بالحكومة وأن يكون هو نفسه ربانها<sup>(٥)</sup> حيث جاء في الوثيقة رقم ٣٩ من مجموعة بردى Hibbe أن "هورس" بحار

(1) P. Hibb., I. 98 (251/0)= W. Chrest. 441, SB. IV. 11887-11889 (185 B. C), XVII. 2979 (237 B. C), XIV. 11866, 11867, 11868(155/ 144 B. C), 11962 (149 B.C), P. Strassb. 562 (215 B.C), 113 (215 B. C), P. Iille. 24 (223 B. C), P. Petrie. II 48 (187 B. C), 27 (236 B. C), P. Austin. 37 (184 B. C), P. Iön. 6273 (222 B. C), P. Tebt. III 825 (176 B. C), 823 (185 B. C), 802 ( 135 B. C), 856 (171 B. C), BGU. XIV. 2368 (II B. C), Cairo Zen. III 59430 ( 260-230 B. C), 59669 (265-55 B. C). P. land. VII. 1979 (252 B. C), P. Ryl. IV. 576. (III cent. B. C).

- Hauben H., "Nouvelles Remarques sur les Naucles D' Egypte A L' Epoque des lagides", ZPE 28, 1978, PP. 99, 102.

(2) P. lille. 22, 23, P. Tebt, 1034, 1035, P. Hibb. 38, 39.

- Hauben H., "Agathokleia And Her Boats", ZPE, 16, 1975, PP. 289 ff.

وعن نقل الغلال إلى الإسكندرية أنظر:

- Bogaret., *Alessandria e il Mondo Ellenistico-Romano: Atti dell II congresso Internazionale Italo-Egiziano, Alessandria, 1992, Rom. 1995.*

- Bernand A., *Alexandrie des Ptoémées, Paris. 1990*

(3) Pomeroy S. B., *Women In Hellenistic Egypt From Alexander to Cleopatra*, New York, 1984, PP. 14-15.

(4) وعن استخدام مراكب الملكات أنظر:

- Casson V. L., "The Grain Trade of the Hellenistic World", TPAPHASS, 85, 1954, PP. 168 ff.

(5) Finklestein M. I., "Εμπορος, ναύκληρος and κάπηλος. A prolegomena to the study of Athenian Trade", Cph, 30, 1953, P. 335

(ναύκληρος) ومستأجر للمركب (μισθωτής) وفي نفس الوقت ربانها (κυβερνήσις). بينما في وثائق أخرى<sup>(١)</sup> تغيرت الصورة. ففي حالة المراكب التي تمتلكها الملكة ، فإن البخار ليس لديه الحق في تأجير المركب. ويظهر ذلك في الوثيقة رقم ٣٠ من مجموعة بردي Erasm. وهي عبارة عن أمر بشحن حمولة من الغلال ، ذكر فيه أن نيفروتيث كان مستأجراً لمركب تمتلكها الملكة كليوباترا الثانية ، وأن بوليسترأتوس كان بحاراً (ναύκληρος) على المركب. وأحياناً كانت النساء يستأجرن مركب الملكة. ففي الوثيقة رقم ٣٩ من بردي Erasm ورد ذكر لامرأة تدعى " أثينه " استأجرت مركب من مراكب الملكة كليوباترا الثانية. وهذا أول مثال لامرأة تستأجر مركب ملكية في العصر البطلمي.

وفي بعض الظروف ، خاصة وقت حصاد المحصول وجمع الضرائب ، كانت الحكومة تفرض على الأهالي التعاقد معها على استخدام مراكبهم الخاصة لنقل الغلال<sup>(٢)</sup> لكنها لم تفرض عليهم ذلك دون مقابل ولا لقاء أجر معين.<sup>(٣)</sup> وفي إحدى الوثائق<sup>(٤)</sup> يعلن البحار بأنه نقل شحنة من الغلال على مركبه تقدر بنحو ٥٥٥٦ أردب بما فيه أجرته من القمح.

وكان ملاك المراكب ينتمون إلى الطبقة العليا ، التي تتألف من رجال القضاء والكهنة وعائلاتهم<sup>(٥)</sup> (επονούμοι) ولم يشترط أن يكونوا من اليونانيين ، حيث نجد في الوثائق

- P. lille. 22. 4-9, 23 7-9, P. Sorb. 110 a = SB. 11866.

(1) P. Tebt. 742, 750, 704, P. Zen. Mich. 29.

- Hauben H., op. cit., 1978, P. 99.

(2) P. Strassb. 93. .

- Clarysse W., & Hauben H., "New Remarks on The Shippers in P. Petrie. III. 107", Archive 24, 25, 1976, PP. 185 f.

وعن ملكية المراكب انظر :

-----, "Aratomenes, Brother of komanos", Ch.de. Eg, 56, PP. 348 ff.

(3) P. Tebt. 852 I. 85, P. Hibb. 98, 156, P. Lille. 21, 24, 53, P. strassb. 113, P. Petrie II 48, BGU. 1741-1743, P. Erasm. 12, 13, 14, 15.

(4) P. Tebt. 823. 10-12.

(5) في الوثيقة P. Erasm. 39. كان أندروماخوس أحد القضاة وبتوليمايوس وفيلوسترأتوس ينتمون إلى عائلات كهنوتية.

أشخاص مصريين<sup>(١)</sup> ، لكننا لم نجد أشخاصاً مقدونيين بوصفهم ملاك للمراكب<sup>(٢)</sup> وأحياناً كان يمتلك المركب أكثر من شخص واحد<sup>(٣)</sup> وأحياناً أخرى يمتلك الشخص مركبين إحداهما يكون ربانها والأخرى يؤجر لها رباناً<sup>(٤)</sup> أو كان المالك يؤجر مركبه للبحار والذي بدوره يستأجر المركب لشخص آخر<sup>(٥)</sup> وبسبب غلاء المعيشة كان مستأجرى المراكب يقترحون على ملاكها طرق اختيارية لدفع الإيجار. ففي الوثيقة رقم ٥٩٦٤٩ من مجموعة أرشيف زينون ، اقترح المستأجر أن يدفع لزينون مالك المركب ، أجرة سنوية قيمتها ٥٠٠ دراهمة على أن يتحمل زينون أجور الملاحين وضريبة الحكومة. أو أن يدفع المستأجر أجور الملاحين وضريبة الحكومة على أن يتحمل زينون عبء دفع ٧٢ أردب من القمح للملاحين و ١٨ أردب للمستأجر ، كما يتحمل أى إصلاحات بالمركب.

وهذا يبين أن الحكومة لم تتحمل عبء تكاليف نقل الغلال على مراكب الأهالي ، وإنما كانت تحملهم هذا العبء بالإضافة إلى الضرائب الخاصة بالنقل النهري.

(١) في الوثيقة P. Erasm. II. 33. 7 - 8. كان أحد ملاك المركب شخص مصري يدعى ثيرموثيس (θερμοῦθις)

(٢) كان المقدونيون في مصر لهم وضع خاص أعلى من مواطني الإسكندرية ، وقد قسموا إلى مواطنين مدينيين وعسكريين. انظر:

Freaser P. M., Ptolemaic Alexandria, Vol. I. Oxford. 1972, PP. 53 f.

وعن وضع المقدونيين في مصر انظر:

Trigger B. C., Ancient Egypt. A Social History, Cambridge 1983, PP. 301 ff.

Finley M. I., Economy And Society in Ancient Greece, Pelican Books, London 1983, PP. 125 f.

(٣) في الوثيقة P. Hibb. 98. كان كمينودوكوس والإسكندر يمتلكان مركب واحد.

(٤) Sijpesteijn P. J., "Three New Ptolemaic Documents On Transportation of Grain" ch. de. Eg. 53, 1978, PP. 111.

وفي الوثيقة الثانية كان أراتومينوس يمتلك مركبين إحداهما هو ربانها والأخرى إستأجر لها أخيليوس رباناً.

(٥) P. Erasm II. 30, 39, 42, 45, P. Hibb. 98. 12-13.

وفى القرن الأول ق. م. أنشأت هيئات للبحارة<sup>(١)</sup> للحماية من أخطار النقل النهري تسمى *ναύκληροι* وتتكون من البحارة والمستأجرين والربان وملاك المراكب. وأحياناً كان هؤلاء الأعضاء يذكرون فى وثائقهم أنهم تابعون لهيئة البحارة<sup>(٢)</sup>. ومن أهم وظائفها عمل عقود مع ملاك المراكب أو مستأجريها مدة طويلة ؛ وكذلك التأكد من وصول المراكب إلى الإسكندرية فى الوقت المحدد . لكن يبدو أن هذه الهيئات أجبرت على أداء عملها دون مقابل.<sup>(٣)</sup>

#### أنواع المراكب النهرية:

ظهرت عدة أنواع من المراكب النهرية لنقل الغلال — من خلال الوثائق — وكلها مراكب صغيرة ، ولكن اختلفت الوثائق فى تحديد سعة هذه المراكب.

أ — النوع الأول: *κέρκουρος*<sup>(٤)</sup>: ظهرت حمولة (*ἀγωγης*) هذا المركب فى كثير من الوثائق ١٠٠٠ أردب<sup>(٥)</sup> على إعتبار أن سعة هذا المركب ٢٠٠٠ أردب. بما يساوى ٥٠ طن ، بينما فى الوثيقة رقم ٤٠٧ من مجموعة أرشيف ماكواري Macquarie ، ذكرت حمولة هذا المركب ٨٠٠٠ أردب ، وفى الوثيقة رقم

(1) SB. V. 8754 = P. Berol. 6876 (49/ 8 B. C), BGU. 1742, 1743.

وكانت توجد هيئة للبحارة فى الإسكندرية أيضاً أنظر: BGU. VIII. 1753.

(2) Hauben H., "An Annotated list of Ptolemaic Naukleroi with a Discussion of BGU. X, 1933", *ZPE*, 8, 1971, PP. 266.

(3) Vélissaropoulos J., *Les Naclères Grecs, Recherches Sur les Institutions maritimes en Grèce et dans L'Orient Hellénise*, Hautes Etudes du monde Grecó-Romain 9, Genève, Paris, 1980, P. 3.

(4) عن هذا النوع من المراكب أنظر:

- Casson V. J., *Ships and Seamanhips in The Ancient World*, Princeton, 1973, PP. 163-166.

(5) SB. XI. 11887, P. Strassb. 563.

- Cook, op. cit., 227. No. 407.

- Sijpesteijn, op. cit., P. 110; Hauben, op. cit., 1979. PP. 68 ff.

- P. Erasm II, 25, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 40, 42, 44, 47, 51, 52.

٢٧ من مجموعة بردى Enteux. جاءت سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب<sup>(١)</sup>.

هذا بالإضافة إلى المركب (κέρκουρος ἀχάρακτος)<sup>(٢)</sup> ولم تذكر الوثائق له شكل محدد. والمركب (κερκουροςκάφη) وتتراوح سعته ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب<sup>(٣)</sup>.

ب - النوع الثاني: (προσαγωγίς): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٣٥٠٠ أردب<sup>(٤)</sup>.

ج - النوع الثالث: (πάκτων): وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٣٠٠ إلى ١٢٠٠ أردب<sup>(٥)</sup>.

د - النوع الرابع: (κοναυθίος) وتتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب<sup>(٦)</sup>.

وعلى العموم ، نجد في الوثيقة رقم ٨٥٦ من بردى تبتونس إشارة إلى أن سعة المراكب النهرية الخاصة بنقل الغلال كانت تتراوح ما بين ٩٠٠ إلى ١٦ ألف أردب.

---

(1) يعتقد تومبسون أن سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب أنظر:

- Thompson D. J., Nile Grain Transport Under The Ptolemies" In P. Garnsey, Trade in The Ancient Economy, London Press, 1983. P. 73.

(2) P. Erasm. 39

- Casson., op. cit., P. 344.

وعن مراكب الملكة كليوباترا أنظر:

- Hauben H., "Another Boats of Kleopatra", ZPE. 66, 1986, P. 148.

(3) P. Lille 22.5, 23, P. Tebt. III 1035. P. Ryl. IV. 576, P. Erasm 45, 50, P. Zenon 29320.

- Casson, op. cit., P. 344.

(4) Clarysse & Hauben, op. cit., P. 85.; Thompson, op. cit., P. 67.

- Cook., op. cit., P. 227 No. 406.; P. Erasm 28, 38, 40, 41, 46, 49, 53., P. Lille. 21, SB XIV 11887, 11962. P. Strasb. 562, 563, P. Tebt. 825.

(5) BGU. VIII. 1741, 1742, 1743, 1747, X. 1933, SB. XIV. 11887, 11889, V. 8754.

(6) P. Erasm. 43.

ومن خلال الوثائق البردية ، نلاحظ أن النوعين الأول والثاني من المراكب ، هما أكثر أنواع المراكب استخداماً لنقل الغلال ، وربما كان ذلك بسبب حجمها الكبير ، وأن النوعين الثالث والرابع هما أقل استخداماً بسبب صغر حجمها.

والجدير بالذكر أن الحكومة منعت ربابنة السفن من السير ليلاً بسبب وجود جماعات من الأسماك وشلالات في مجرى النهر<sup>(١)</sup>. وربما كان ذلك يرجع أساساً إلى صغر حجم المراكب المختصة بنقل الغلال على وجه العموم.

الموظفون المختصون بالشحن: كان الموظفون ينقسمون إلى ثلاث مستويات:

أولاً: على مستوى الإدارة الحكومية في الإسكندرية:

( أ ) ويتضمن الملكة والملك Βασιλίσσα, Βασιλεύς

(ب) المدير διοικητής وهو موظف يرسل تعليماته إلى حاكم الإقليم<sup>(٢)</sup>.

ثانياً: على مستوى الإقليم:

(أ) حاكم الإقليم στρατηγός<sup>(٣)</sup> الذي يرسل وثيقتين إحداهما للخازن والأخرى للكاتب الملكي.

(ب) الكاتب الملكي βασιλικός γραμματεύς ويعتبر الساعد الأيمن لحاكم الإقليم.

(ج) مدير الإقليم νομάρχης<sup>(٤)</sup> ومهمته الإشراف على الشحن.

(1) وعندما كانت الرحلة ضد التيار ، كان الربابنة يعتمدون على الرياح الشمالية والسحب. أنظر:

- Reekmans T., op, cit, P. 160.

(2) SB. V. 8754.

(3) وفي بعض الحالات كان يتم عمل عقد بين المدير διοικητής والبحارة ναύκληροι لنقل شحنة معينة من

الغلال وعندئذ يصبحون تحت تصرف حاكم الإقليم στρατηγός أنظر:

- Hohlwein N., Le Stratège du Nome, Bruxelles, 1939, P. 92.

- SB. V. 8754, XIV. 11887-11889, BGU VIII. 1741, 1742, 1743.

(4) ظهر هذا الموظف في القرن الثالث ق.م.

(د) مراقب النظم οἰκνóμος<sup>(١)</sup> ومهمته الإشراف على الشحن.

### ثالثاً: على مستوى القرية:

(أ) الخازن σιτολόγος وهو مدير المخزن في القرية ومهمته تنفيذ أوامر القائد بشحن كمية محددة من الغلال الموجودة بالمخزن.

(ب) نائب مدير الإقليم ὁ παρά τοῦ νομάρχου<sup>(٢)</sup>.

(ج) نائب الكاتب الملكي ἀντιγραφεύς<sup>(٣)</sup>.

(د) نائب مراقب النظم ὁ παρά τοῦ οἰκνóμου<sup>(٤)</sup>.

ومهمة هؤلاء الموظفون الإشراف على الشحن طبقاً لأوامر مرءوسيه<sup>(٥)</sup>

وفي الوثيقة رقم ٧٢٢ من مجموعة بردي تبتنوس ورد ذكر موظفون آخرون هم المفتشون ἐπακολουθούντες<sup>(٦)</sup> والوثيقة عبارة عن أمر مرسل إلى نائب الكاتب الملكي ἀντιγραφεύς لدفع أجر الجنود من كمية الغلال المشحونة إلى الإسكندرية تحت إشراف المفتشون. لكننا لا نستطيع أن نعتبر ἐπακολουθούντες موظفون يقومون بعمل محدد ، لأن كلاً من نائبى الكاتب الملكي والـ οἰκνóμος كانا يعملان مفتشين تحت سلطة مرءوسيهما ، ومخول إليهما الإشراف على الشحن. وفي الوثيقة رقم ٨٢٣ من نفس المجموعة

(1) Clarysse W., "Harmarchis, Agent of the Oikonomos: An Archeive from the Time of Philopator", Ancient Society 7., 1976, PP. 185 ff.,  
- P. Tebt. 703. 75-77.

(2) SB. XVI. 12979. 6-7.

(3) كان هذا الموظف على مقربة مباشرة بالخازن. أنظر:

- BGU. VIII. 1742, 1743.

(4) P. Strassb. 562.

(5) Frösén J., Chi é responsabile? II Trasporto del Grano Nell' Egitto Greco e Romano, Rimini, 1980/81, PP. 163-170.

(6) طبقاً لهذه الوثيقة يرى هولوين Hohlwein أن هناك فرق بين نائب الكاتب الملكي والمفتشين ، وأن هؤلاء الأخيرين يعملون كمراقبين على جمع الضرائب تحت سلطة الكاتب الملكي. أنظر:

- Hohlwein, op. cit., P. 94.



ذكر أمونيوس انه شحن حمولة من القمح بعد مراقبة المفتشين<sup>(١)</sup> (μετὰ των ἐπακολουθούντων) بينما فى الوثيقة رقم ٨٢٥ نجد ٣ إيصالات من بخار مرسله إلى الخازن وإلى نائبى الكاتب الملكى والـ οἰκονόμος دون ذكر لوجود المفتشين ، ولكن فى بداية النص أشار الكاتب إلى أن البحار قدم إيصالاً للخازن والمفتشين ἐπακολουθούντες. وفى بعض النصوص<sup>(٢)</sup> تتردد جملة " شحنت مع المفتش " Εμβαλοῦ μετὰ τοῦ ἐπακολουθούντος والمتحدث هو الخازن. ونلاحظ أن الاسم ἐπακολουθούντος جاء فى صيغة المفرد. وحيث أن هذه الكلمة اسم فاعل مشتقة من الفعل ἐπακολουθεῖν بمعنى يتبع أو يطيع ، وأن كلمة ἀκολουθος تعنى تابع ، وبما أن النواب كانوا يطيعون أوامر مرءوسيهـم المشرفين عليهم باعتبارهم تابعين لهم ، على هذا يتضح لنا أن نائب الكاتب الملكى ἀντιγραφεύς و οἰκονόμος παρὰ τοῦ كانوا يطلق عليهما اسم المفتشين ἐπακολουθούντες وهم المقصودون فى تلك الوثائق.

الحراس: كان هناك نوعين من الحراس على الغلال المشحونة:

(أ) النوع الأول: α' φυλακίται وهم الحراس الذين يحرسون الحمولة المنقولة على ظهر المركب والعينة المختومة المصاحبة لها. وأحياناً يطلق عليهم ἡγούμενος φυλακῆς وتتضمن بعض الوثائق جملة تشير إلى وجودهم. وفى إحدى الوثائق<sup>(٣)</sup> يبين الكاتب أنه شحن الحمولة فى وجود الحراس على ظهر

(١) طبقاً لهذه الوثيقة يرى بورنر Bömer أن الـ ἐπακολουθούντες كانوا مشرفين على نقل الغلال عبر النهر. أنظر:

- Bömer E., Der staatliche korntransport im Griechisch Römischen Agypten, Diss. Hamburg, 1939, P. 25.

(2) P. Erasm. II, 31, 32, 33, 34.

- P. Hibb. I. 98. W. Chrest. 441, P. Tabt. III 825. 7-9, P. Lille. 21, 22, 23.

(3) P. Erasm. 23. 6-7, 24. 3-4, SB. V. 8754. 3-21, IXV. 11887, 11889. 12-6, BGU. 1741, 1742. 12-7, 1743 9-13, P. Erasm. II. 106, 107.

المركب (Επιβιβασθῆτω ἕως τῆς καὶ ὁ ηγοῦμενος φυλακῆ.)  
وأحياناً أخرى يطلق عليهم (١) ναυφυλακοῦντοι.

(ب) النوع الثاني: ὁ πρὸς τῇ σιτηρᾷ : وهم حراس مهمتهم فحص كمية الغلال المشحونة ومطابقتها بالعينة المختومة (δείγμα σφραγισάσθω) للتأكد من سلامة وصولها إلى الإسكندرية<sup>(٢)</sup> وتتضمن الوثائق عبارة تشير إلى وجودهم. وأحياناً تأتي مسهبة وأحياناً أخرى تكون موجزة. فعلى سبيل المثال يبين الكاتب — في بعض الوثائق<sup>(٣)</sup> أن الحراس المسؤولين والموثوق بهم طابقوا الشحنة المحملة بالعينة المختومة وقدموا الوثائق اللازمة:

(Επιβιβασθέντων φυλακितῶν κεκληρουχημένων τῶν  
μάλιστα πίστιν ἔχόντων οἷς καὶ τὸ δείγμα  
κατεσφραγισμένον ἐπιτεθήσεται ἐν γείνοις ὡμοῖς  
ἀγγεῖοις καὶ παρακομιοῦσι παπὰ τοῦ πρὸς τῇ σιτηρᾷ  
τῆς ἐξαιρέσεως τοῦς κατήκοντας χρηματισμούς)

وفى البعض الآخر من الوثائق<sup>(٤)</sup> يشير الكاتب إلى وجود هؤلاء الحراس وأنهم أصدروا تعليماتهم فقط دون ذكر التفاصيل (ὁ πρὸς τῇ σιτηρᾷ ἀπόστολον). وبعد اضطراب الأمن ، فى النصف الأخير من عصر البطالمة ، ظهر الحراس المسلحون فى النيل والمختصون بحراسة المراكب النهرية<sup>(٥)</sup>.

(1) Kool P., De Phylakieten In Grieks-Romein Egypte, Diss (Univ. Leiden) Amsterdam, 1954, PP. 39-40.

(2) Guéraud G., "Un Vase Ayant Contenu le échantillon De Blé (δείγμα)", *JJP.* 4, 1950, PP. 107 ff.

- W. Chrest. 508, 509, BGU. 1742, P. Hibb. 39. 12- 16, 98. 16-17.

(3) Bräshear W. M., Spätptolemaïsche Urkunden, Berlin, 1980, No. 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741; SB. 8754. 12-16.

(4) P. Erasm. II 25, 28, 105, 106.

(5) Rostovtzeff M., Ploia Thalassia On The Nile, Etudes Andreades Athens, 1949, PP. 387 ff.

هذا بالإضافة إلى المراقب ἐπιμελητής ومهمته الإشراف على الحراس القائمين على حراسة الغلال المشحونة<sup>(١)</sup>.

ونلاحظ أن كثرة عدد الموظفين المشرفين على الشحن يبين حرص الإدارة في الإسكندرية على تكوين فريق عمل متعاون من الموظفين للإشراف على نقل ضريبة القمح إلى المخازن الملكية.

أوامر الشحن: كانت أوامر الشحن نوعين:

(أ) النوع الأول: أوامر موجهة من حاكم الإقليم στρατηγός إلى الخازن σιτολόγος مباشرة لشحن كمية معينة من الغلال<sup>(٢)</sup>.

(ب) النوع الثاني: أوامر موجهة من الـ οἰκονόμος أو الكاتب الملكي إلى نائبيهما ، من أجل متابعة الإشراف على الشحن. على أن ترسل هذه الأوامر إلى الخازن<sup>(٣)</sup>.

ونلاحظ اختلاف أوامر الشحن باختلاف الأقاليم ، حيث تميزت الأوامر الصادرة من إقليم أرسينوى بالنوع الأول<sup>(٤)</sup> أما غالبية الوثائق الصادرة من إقليم هيراقليوبوليس كانت من النوع الثاني<sup>(٥)</sup>. ويظهر وجه الاختلاف في أن أوامر النوع الثاني لا ترسل مباشرة إلى الخازن. كما أن لها غرض مختلف ، وهو إبلاغ النواب بالإشراف على شحن الغلال مع الخازن ومعاونة.

(1) Börner, op. cit., P. 23.

وفي الوثيقة (P. Petrie II. 20, Col. I. (3<sup>rd</sup> cent.) تقرير مرسل إلى المراقب ἐπιμελητής عن مركب محملة بالقمح لم تستعد للإبحار لأن عمال المركب لم يقوموا بإصلاحات مطلوبة بالمركب ، حيث أن الحراس αἱ φυλακίται أودعواهم السجن. والطلب مرسل إلى الـ οἰκονόμος من أجل فك حبس هؤلاء العمال. وقد أصدر المراقب أوامره بتحريرهم. وهذا يبين وظيفة أخرى من وظائف المراقب. وكان هؤلاء المراقبون يشكلون هيئات تشرف على نقل القمح.

(2) Hohlwein, op. cit., P. 92.

(3) Llewelyn S. R., "The Transport of Grain", NDIEC. 7, 1994, PP. 117 ff.

(4) S.B. XIV. 11887, 11888, 11889.

(5) S.B. 8754 III, BGU. VIII. 1741, 1742, 1743, P. Erasm. II. 23. 6-7.

### إجراءات الشحن:

يتسلم الخازن σιτολόγος من حاكم الإقليم στρατηγός أمر χρηματισμός أو آپόστολος بأخذ كمية محددة من الغلال إلى الإسكندرية<sup>(١)</sup> ، كما يتسلم البحار نسخة من هذا الأمر ، والتي يرسلها له هيئة البحارة ναυλώσει. و عندئذ يلتزم كل منهما بتنفيذ أوامر التسليم والتسلم ، حيث يتأكد الخازن من تسلم البحار كمية الغلال المطلوب شحنها إلى الإسكندرية على المركب المحدد<sup>(٢)</sup>. ثم يأتي دور نائب الكاتب الملكي (ἀντιγραφεὺς) و (ὁ παρὰ τοῦ οἰκονόμου) ويتضمن التأكد من صحة الأوامر آپόστολα الصادرة من كل من الخازن σιτολόγος والبحار ναύκληρος وأنها متطابقة. ثم يقومان بفحص كمية الغلال المشحونة والتأكد من مطابقتها للأوامر المرسلة من حيث كميتها وجهة شحنها<sup>(٣)</sup>. وعندئذ يصبح البحار مسؤول عن نقل الشحنة على المركب بمصاحبة الحراس φυλακίται المسافرين معه إلى الإسكندرية<sup>(٤)</sup>.

### الإيصالات σύμβολα ونسخة منها αντισύμβολα:

بعد شحن الغلال يتسلم الخازن إيصالاً للبحار ، كما يقدم إيصالاً للخازن ، من نسختين σύμβολον δισσὸν أو ثلاثة τρίσσόν ، ويعطى نسخة (αντισύμβολα) لنائب الكاتب الملكي ، ونسخة لنائب الـ οἰκονομὸς يأخذ البحار نسخة لنفسه مطابقة لنسخة الخازن<sup>(٥)</sup>. و يعلن البحار — في الإيصال — بأنه شحن كمية معينة من الغلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية حيث يذكر مواصفات القمح بأنه نظيف καθαρόν ، وغير مغشوش ἄδολον ،

(1) Meyer-Termeyer, Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen. Recht, Zutphen, 1978, P. 24.

(2) P. Hibb. 39, 101, P. Tebt. 835.

(3) BGU. VIII. 1742, 1743, P. Tebt. 156, 92, 824, 825, P. Hibb. 98, P. Erasm. II. 17.

(4) Vélissaropoulos, op. cit., PP. 224 ff.

(5) SB. V. 8745. 16.

- Vélissaropoulos, op. cit., PP. 291 ff.

نقى κεκοσκιευμένον كما يذكر بأن القمح كيل بمكيال نحاسى δοχικον أحضر خصيصاً من الإسكندرية بميزان عادل<sup>(١)</sup>.

وفى الوثيقة رقم ٨٢٤ من مجموعة بردى تبتونس ؛ ذكر الكاتب جملة لم تظهر فى غالبية الوثائق التى وصلت إلينا وهى (πρὸς τὸ ἐπείκοστον) وتعنى أن القمح نُقص فى الكمية بعد تنقيته. وهذا يبين أن القمح يمر بمراحل متعددة قبل شحنه حتى يصل إلى المخازن الملكية بأجود المواصفات . وفى نهاية الوصل ، يضيف البحار جملة تبين بأنه ليس لديه شكوى ضد الخازن (ἐνκαλῶ οὐθὲν σου)<sup>(٢)</sup> كى يؤكد عدم مسؤولية الخازن عن أى غش قد يحدث بعد ذلك.

ونلاحظ أن هذه الجملة تظهر فى جميع الوثائق<sup>(٣)</sup> وبناء على هذا يتضح أن وجود هذه الجملة أو عدم وجودها لا يؤثر على صحة الإيصال من الناحية القانونية.

وترجع أهمية تقديم إيصال إلى الخازن ونسخ لنائبى الكاتب الملكى والـ οἰκονόμος إلى أن هؤلاء الموظفين يقدمون تقارير لمرءوسيهـم عن صحة إجراءات الشحن على أساس هذه الإيصالات. علاوة على إثبات صحة مطابقة أوامر الشحن المرسلـة إلى البحار للتعليمات χρηματισμὸς المرسلـة إلى الخازن ومطابقة الإيصال الذى استلمه البحار من الخازن بذلك الذى استلمه الخازن من البحار<sup>(٤)</sup>.

أما بالنسبة للبحار ، فقد كان الإيصال ونسخته ذا قيمة كبيرة له بعد وصوله إلى الإسكندرية. حيث يستطيع البحار بهذه الإيصالات أن يثبت للموظفين المسؤولين بأنه قد أتم جزء

(1) P. Hibb. 98. 19-20.

(σῖτον καθαρὸν ἄδολον κεκοσκιευμένον μέτρῳ καὶ σκυτάλης οἷς αὐτὸς ἠνέγκατο ἐξ Ἀλεξανδρείας μετρήσει δικαίαι)

P. Tebt. 390, P. Hibb. 74, SB. XIV. 11962, BGU. XIV. 2400, P. Lille. 21.

Meyer., op. cit., PP. 43 f.

(2) W. Chrest. 441, SB. 11887, 11889, BGU. 1741, 1743, P. Tebt. 823, 825, P. Hibb. 98.

(3) P. Petrie II. 48, P. Lille, I. 22, 23, 24, SB. XIV. 11866, 11867, P. Tebt. III. 824.

(4) Herrman J., "Symbolon und Antisymbolon in den Papyri", Actes du XV me Congrès de Pyrologie, Bruxelles, 1977, P. 223.

من واجباته التى أشارت إليها تلك الوثائق. وبعد مطابقة الحراس δ πρὸς τῇ σιτηράι المحمولة المشحونة بالعينة المختومة δειγμα ، يتسلم البحار منهم إيصالاً كى يقدمه — بعد ذلك — إلى المدير المالى ليتسلم أجرته على الشحن ، ثم يسلمه المدير المالى إيصالاً بإخلاء مسؤوليته. ثم يرحل البحار ويستعد لتنفيذ أوامر نقل جديدة<sup>(١)</sup>.

ونلاحظ أن وظيفة الإيصال σύμβολα ونسخته αντισύμβολα هى الفحص والتأكد من صحة الإجراءات باستمرار حتى يتم تنفيذ كل أوامر النقل بالنهرى فى نهاية فصل نقل ضريبة القمح.

وتظهر هذه الإيصالات ونسختها فى الوثائق الصادرة من إقليمى أرسينوى وهرموبوليس<sup>(٢)</sup>. ونجد فى الوثيقة رقم (١) من أرشيف بودليان Bodleian<sup>(٣)</sup> شهادة شحن أرسلها خازن إقليم طيبة إلى الخازن المشرف على مخزن الغلال فى منطقة سيني جنوب إقليم لاتوبوليس لنقل شحنة من الغلال. وتتضمن الشهادة توقيع من نائبي الكاتب الملكى والـ οἰκονόμος. ويعتقد الكاتب ريكمانس أن هذه الشهادة وهذا الإخطار هما الوصل ونسخه منه المشار إليهما سابقاً ، مشيراً إلى الوثيقة P. Berol. 16876 الصادرة من نفس الإقليم. لكننا لا نستطيع أن نجزم بذلك، لأنه إذا كانت الإجراءات الإدارية فى طيبة مختلفة ، فلا يمكن أن يعمم هذا الاختلاف فى باقى أنحاء مصر. وإذا كان خازن إقليم طيبة يرسل شهادات شحن إلى خازن المنطقة ، فإن خازن إقليم أرسينوى كان يرسل مثل هذه الشهادات أيضاً — ربما إلى موظف له مهمة وسلطة مختلفة — وإذا كانت الإجراءات الإدارية فى إقليم أرسينوى مختلفة عن تلك الموجودة فى طيبة ، فإنه فى تقسيم هيراقليديس ، كان يوجد خازن للمنطقة وربما كان تقسيم أرسينوى وطيبة لهما نفس الموظف.

(1) Samuel A. E., From Athens To Alexander, Hellenism and Social Goals In Ptolemaic Egypt, Studia Hellenistica 26, Leuven, 1983, P. 5.

(2) SB. IV. 11887. 17-12, 11889. 16-7, BGU. VIII. 1741. 10, 1742, 1743. 15.

(3) Reekmans T., op. cit., P. 118.

أما بالنسبة لإخطارات الشحن فلا يمكن أن تكون نسخة من الإيصال لأنه وصلتنا بعض الإخطارات الصادرة من إقليم هيراقليوبوليس<sup>(١)</sup> وكلها مطابقة للإخطارات الصادرة من إقليم طيبة.

#### الضرائب:

فرضت ضرائب مختلفة على النقل النهري . منها ضرائب لصالح الملك تساوى ١/٣ دخل المراكب النهرية<sup>(٢)</sup>. ومنها ضريبة الإثنى عشر δωδεκαδραχμία<sup>(٣)</sup> التى كانت مفروضة على كل مركب تحمل أكثر من ١٠٠ أردب قمح. وهناك ضرائب تدفع لمفتشى الجمارك ἐρευνητικόν المحلية<sup>(٤)</sup>، وضريبة لعبور المراكب فى النيل ، لكنها لا تعنى ضريبة بالمعنى الضريبى ، وإنما تعتبر أجرة عن خدمة الحراسة φυλακτικὰ للمراكب النهرية<sup>(٥)</sup>. وهناك ضريبة تسجيل الشحنات<sup>(٦)</sup>.

وتحدثنا إحدى الوثائق التى ترجع إلى القرن الثالث ق.م.<sup>(٧)</sup> عن نصيب الملك من دخل المراكب التى كان يمتلكها ويبلغ ٣/٤ دخلها بينما كان نصيب الملاحين الربع.

#### أساليب السرقات:

رغم كل تلك الاحتياطات التى اتخذتها الدولة لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكى بالإسكندرية دون تلاعب بها ، إلا أنه ظهرت سرقات فى الشحنات المحمولة على المراكب<sup>(٨)</sup>. ففى إحدى الوثائق<sup>(٩)</sup> نجد شكوى مقدمة من بخار شحن ١١٢٦ أردب من القمح على

(1) Spät. Urk. 2744., 2746, 2747, 2748, 2749, 27450, 2751, 2752.

(2) BGU. 1378, 1379 (107 B.C), P. Zen. 59649.

(3) Arch. Zenon. 60. 2, P. Zen. 59753. 12-13.

(4) P. Zen. 59753. I. 35, 40.

(5) P. Hibb. 110 II. 22, P. Zen. 59753. 29.

(6) P. Hibb. 110 II. 29, τέλος δραχμαί ος. (٧٦ دراهمة ضريبة), P. Corn. 3.

(7) P. Petrie III. 107.

(8) Baldwin B, "Crime and Criminals in Greco-Roman Egypt", Aeg. 42, 1963, PP. 256 ff.

(9) Reekmans T., op. cit., P. 187, No. 10.

مركب من إقليم تينيرتيوس إلى مدينة سيني ، لكن حدث عطل بالمركب أثناء سيرها فى القسم الجنوبي فى إقليم لاتوبوليس ، واستولى ربان المركب على الشحنة وهرب. وشكوى أخرى<sup>(١)</sup> مقدمة من حارس على مركب لنقل كمية من الغلال تعرضت للهجوم ، مما أدى إلى تعطل المركب وكسر آلات رفع جرار القمح وهروب اللصوص. ولم تكن الشكاوى موجهة ضد الاعتداءات على المراكب المحملة بالغلال فقط ، وإنما تعدى الأمر إلى أخطر من ذلك. فهناك شكوى<sup>(٢)</sup> مقدمة من شخص يدعى آداماس — يبدو أنه ذو مكانة عالية — يبين فيها أنه أثناء نقل شحنة من القمح تقدر بنحو ٢٠٠٠ أردب ، إكتشف أنها مخلوطة بالشعير.

وفى رأى أن هذا الغش ربما يرجع إلى الحراس ، حيث نجد فى بعض الوثائق جملة (μάλιστα πίστιν ἔχοντων) وتعنى أنهم مخلصون أو موثوق بهم ، وهذا يعنى أن هناك نوع آخر من الحراس غير مؤتمنون. وإذا نظرنا إلى إجراءات الشحن منذ البداية ، نجد أن الخازن يشحن الغلال تحت إشراف نائبى الكاتب الملكى والـ οἰκονομος والمراقب επιμελητής. ثم يتسلم البحار شحنة الغلال وعندئذ تؤول مسئولية حراستها إلى الحراس الموجودين على المركب ، ومن هنا يجدون لديهم فرصة كبيرة للغش ربما وحدهم أو بالاتفاق مع أحد ملاحى المركب. ويؤيد ذلك الشكوى الأولى والذى فيها هرب الربان بالشحنة.

وهكذا يتضح أن الأسرة البطلمية الحاكمة ، جاءت إلى مصر من أجل الثراء ، فكانت تهتم بجمع ضريبة محصول القمح فى خزائنها بالإسكندرية ، ووضعت حراسة شديدة على ذلك. وبينما اضطهدت الشعب وحاولت إثبات أن البحار يقوم بنقل الغلال طوعاً ، ميزت الطبقة العليا بمكانة عالية وجعلتهم يمتلكون المراكب النهرية لمساعدتها فى تحقيق قوتها الاقتصادية.

(1) Tebt. 802 (135 B. C)

(2) Tebt. 751 (early II. Cent. B. C.)

كذلك فى الوثيقة P. Zenon III 59320 شكوى مماثلة بخصوص قمح منشوش.



- Bagnall R. S., Egypt in late Antiquity, Princeton 1993.
- Baldwin B., "Crime and Criminals in Greco-Roman Egypt", Aeg. 42, 1963, PP. 256-310.
- Bastianini G., "La Corrente del Nilo", Tyche I, 1986, PP. 5-11.
- Börner E., Der staatliche Korntransport im Griechisch – Römischen Ägypten, Diss. Hamburg. 1939.
- Bräshear W. M., Spätptolemaische Urkunden, Berlin. 1980.
- Calderini A. S. D., Dizionario dei Nomi Geografici e Topografici dell'Egitto-Greco-Romano III, Milano, 1983.
- Casson V. I., Ships and Seamanship in The Ancient World, Princeton, 1973.
- Clarysse W & Hauben, "New Remarks On Shippers in P. Petrie. III. 107", Archive 24/5, 1976, PP. 168-187.
- , "Harmarchis, Agent of the Oikonomos : An Archive from the time of philopator", Ancient Society 7, 1976, PP. 185-207.
- Cook R. R. E., "An Archive of Ptolemaic Shipping Documents In the Mac quarie Collection", Congress of Papyrologists, Copenhagen 1992, PP. 223-228.
- Finkelstein M. I., "Εμπρος, ναύκληρος and κάπηλος. A Prolegomena to the study of Athenian Trade", Classical Philology 30, 1935, PP. 320-336.
- Freaser P. M., Ptolemaic Alexandria, Vol. I, Oxford. 1972.
- Frösén J., Chi é responsible? Il Trasporto del Grano nell'Egitto Greco e Romano, Rimini, 1980-81.
- Guéraud G., "Un Vase Ayant Contenu Lé Chantillon de blé (δεῖγμα)", JJP. 4, 1950, PP. 107-115.

- Hauben H., "An Annotated list of Ptolemaic Naukleroi with a Discussion of BGU. X 1933", ZPE. 8, 1971, PP. 259-275.
- , "Agathokleia And Her Boats", ZPE. 16, 1975, PP. 289-91.
- , "Nouvelles Remarques Sur Les Naclères D' Egypte A L'Epoque des lagides", ZPE 28, 1978, PP. 99-108.
- Herrman J., "Synmbolon Und Antisymbolon In den Papyri", Actes du xv me Congrès de Papyrologie, Bruxelles 1977, PP. 222-230.
- Hohlwein N., Le Stratège du Nome, Bruxelles 1939.
- Kool P., De Phylakieten In Grieks-Romeins Egypte, Diss (Univ. Leiden), Amesterdam. 1954.
- Llewelyn, S. R., "The Transport of Grain", NDIEC. 7, 1994, PP. 112-129.
- Meyer A. J., M-Termeer, Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht, studia Amstelodamen-Sia XIII, Zutphen, 1978.
- Pomeroy S. B., Women In Hellenistic Egypt From Alexander to Cleopatra, New York, 1984.
- Reekmans T., & van E. D., "A Bodleian Archive On Corn Transport", Ch.de. Eg. 53, 1952, PP. 149-165.
- ostovtzeff M., Ploia Thalassia On The Nile, Etudes Andreadess Athens, 1949.
- amuel A. E., From Athens To Alexander: Hellenism and Social Goals In Ptolemaic Egypt, Studia Hellenistica 26, Leuven, 1983.
- jpesteijn P. J., "Three New Ptolemaic Documents On Transportation of Grain" ch. de. Eg 53. 1978, PP. 107-116.



- Taubenshlag R., The law of Greco-Roman Egypt in the light of Papyri 332 B. C, 640 A. D., Warsaw 1955.
- Thompson D. J., Nile Grain Transport under the Ptolemies, In P. Garnsey et al (eds), Trade in the Ancient Economy, London, 1983.
- Velissaropoulos J., Les Naclères Grecs, Recherches Sur les Institutions maritimes en Grèce et dans L'Orient Hellenisé, Hautes Etudes du monde Grecó-Romain 9, Genève, Paris, 1980.